

**Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 16/3707**

Finanzministerium | Postfach 7127 | 24171 Kiel

Staatssekretär

An den Vorsitzenden
des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Hans-Jörn Arp, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

An den Vorsitzenden
des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Günter Neugebauer, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

nachrichtlich:

Herrn Präsidenten
des Landesrechnungshofes
Schleswig-Holstein
Dr. Aloys Altmann
Hopfenstr. 30
24103 Kiel

Kiel, 28. November 2008

Vorlage des MWV i. S. „Infrastruktursicherungsvertrag mit der DB Netz AG“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die anliegende Ausschussvorlage des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme und Zustimmung gem. § 19 Abs. 7 Haushaltsgesetz 2007/2008. Das Einvernehmen des Finanzministeriums wurde erteilt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Arne Wulff

An den
Vorsitzenden
des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Hans-Jörn Arp, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Minister

An den
Vorsitzenden des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Günter Neugebauer, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

über
das Finanzministerium
des Landes Schleswig-Holstein
24105 Kiel

Kiel, 21. November 2008

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

am 13.07.2000 hat das Land Schleswig-Holstein mit der DB Netz AG den „Rahmenvertrag über die Bestandssicherung von Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG im Land Schleswig-Holstein, die zur Absicherung des Landesweiten Nahverkehrsplans erforderlich sind“ (nachfolgend Infrastruktursicherungsvertrag –ISV– genannt) abgeschlossen. Nach einmaliger Verlängerung bis zum 31.12.2007 wurde der Vertrag fristgerecht zu diesem Zeitpunkt gekündigt. Zugleich bestand zwischen dem Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein und der DB Netz AG Einvernehmen darüber, auf Basis des bisherigen Vertrages Verhandlungen über den Abschluss eines Folgevertrages aufzunehmen. Ich beabsichtige, diesen Folgevertrag mit einer Geltungsdauer vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2012 mit der DB Netz AG abzuschließen.

Nach Prüfung sämtlicher fachlicher und haushaltsrechtlicher Voraussetzungen kann mein Haus den Vertragsabschluss nunmehr zeitnah vollziehen, sofern der Wirtschaftsausschuss die Vorlage zur Kenntnis nimmt und der Finanzausschuss zustimmt.

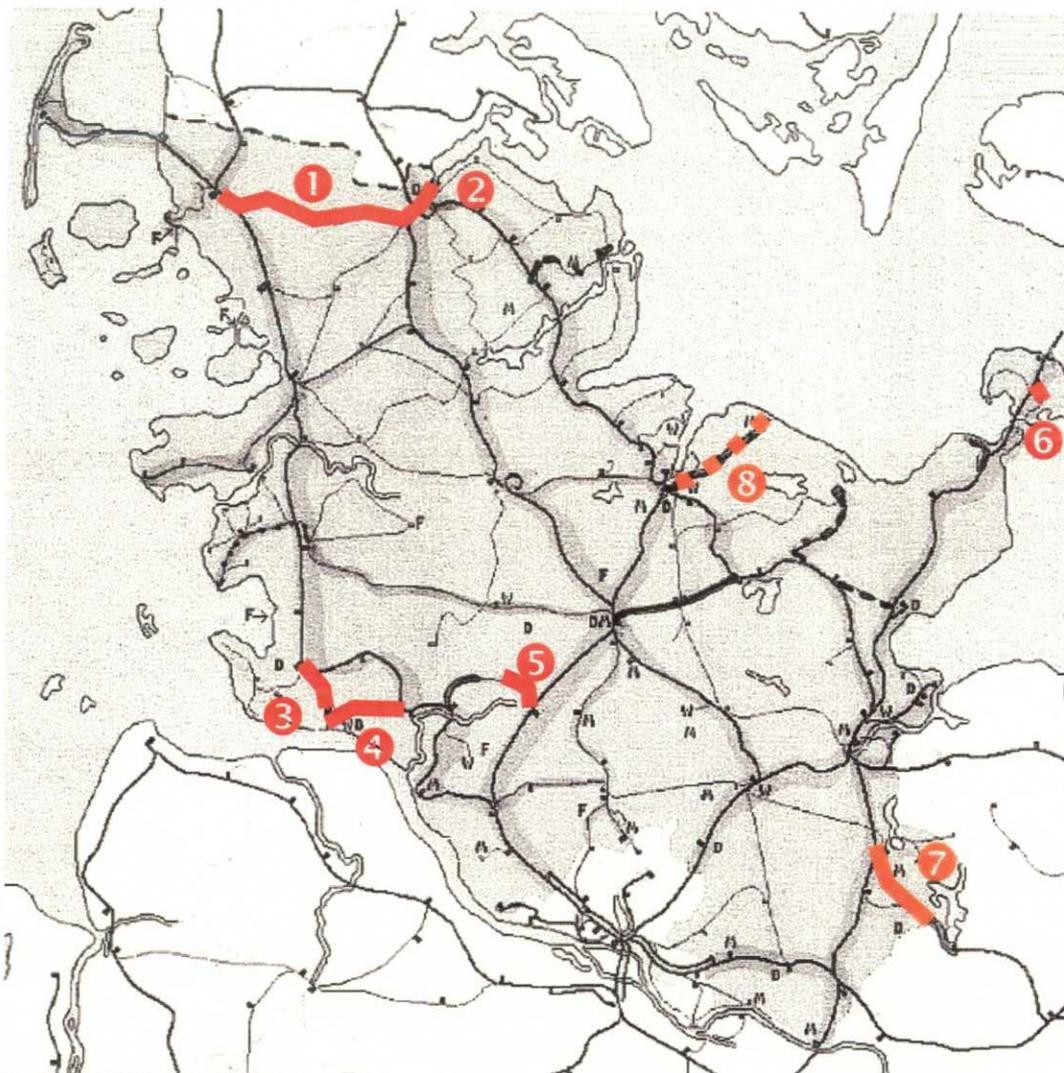
Der neu abzuschließende Trassensicherungsvertrag knüpft an den o.g. Vertrag vom 13.07.2000 an. Ich bitte um die Zustimmung des Finanzausschusses gem. § 19 Abs. 7 Haushaltsgesetz 2007/2008 zum beigefügten Vertragsentwurf. Die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von maximal 70.000,- Euro p.a. stehen bei den Regionalisierungsmitteln, Titel 0607.02.63304 „Zuschüsse zur Aufrechterhaltung für ansonsten aufzugehend Bahnstrecken“ zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Werner Marnette

Verkehrsprojekte Schiene

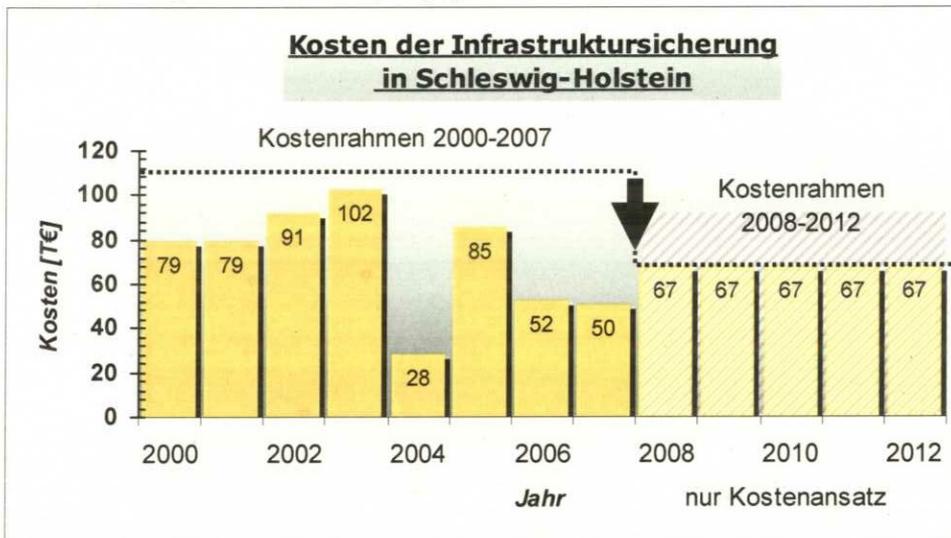
Trassensicherung in Schleswig-Holstein 2008-2012



Nr.	Strecke	Gesicherte Infrastruktur	Ziel, Bemerkungen
1	Lindholm – Flensburg Weiche	Oberbau, Anbindung an vorhandene Strecken in Lindholm und Flensburg Weiche	Option für Personen- und Güterverkehr Westerland - Flensburg
2	Flensburg Weiche – Flensburg Alter Bf	Oberbau, Anbindung an vorhandene Strecke in Flensburg Weiche	Option für SPNV-Anbindung Westerland/Hamburg/Kiel – Flensburg Mitte
3	St. Michaelisdonn – Anchl. Condea (Sasol)	Oberbau, Anbindung an vorhandene Strecken in St. Michaelisdonn	Erhalt für den Schienengüterverkehr
4	Wilster - Brunsbüttel	Oberbau, Anbindung an vorhandene Strecken in Wilster	Erhalt für den Schienengüterverkehr, Option für Personenverkehr
5	Wrist – Kellinghusen (Mittelholst)	Rechtlicher Status als Eisenbahntrasse	Option für SPNV im Rahmen Netz Mitte bzw. „Dreiaachsenkonzept“ (Direktverb. mit HH)
6	Burg (Fehm) West – Burg (Fehm) Stadt	tw. Oberbau bzw. rechtlicher Status als Eisenbahntrasse der Nord- und Südkurve,	Option für Bahn-Anbindung Fehmarn (ggf. int. SPNV-Linie Lübeck – Nykøbing)
7	Ratzeburg - Hollenbek	Oberbau, rechtlicher Status als Eisenbahntrasse (GESONDERTER VERTRAG MIT ERLEBNISBAHN GMBH)	Option für Schienengüterverkehr vorbehaltlich Variantenprüfung
8	OPTIONALE SICHERUNG Kiel-Oppendorf – Schönberger Strand	Oberbau	Reaktivierung für SPNV, Strecke der Verkehrsbetriebe Kreis Plön, zz. kein gesonderter Trassensicherungsvertrag

Eckpunkte Trassensicherung 2008 - 2012

- **Inhalt:** Der abzuschließende Vertrag mit der DB Netz AG enthält zukünftig 6 Strecken bzw. Streckenabschnitte (siehe Tabelle Blatt 1). Die Strecke Ratzeburg – Hollenbek wird seit dem Verkauf der Infrastruktur an die Erlebnisbahn Ratzeburg GmbH mit einem gesonderten Vertrag geschützt; der Abschluss dieses Vertrages war Voraussetzung für die Zustimmung des Landes zum Verkauf.
- **Kosten:** Nachfolgende Grafik zeigt die seit Vertragsabschluss 2000 bereits angefallenen sowie die bis 2012 erwarteten Kosten der Trassensicherung in Schleswig-Holstein. Für den Zeitraum 2000 - 2007 musste der vereinbarte Kostenrahmen von jährlich 110.000 € nicht vollständig ausgeschöpft werden. Die Höhe der Kosten schwankt, da in einigen Jahren z.T. aufwändigere Verkehrsicherungsmaßnahmen (z.B. Sanierung einer Betonbrücke über die A 21 im Bereich Wankendorf) anfielen, während in anderen Jahren nur minimale Aufwendungen erforderlich waren. Für die kommenden Jahre kann bis zur genauen Abrechnung zunächst nur der neu vereinbarte Kostenrahmen (jährlich 67.000 €) angegeben werden.



Für die einzelnen Strecken werden folgende jährliche Kostenansätze angenommen:

Strecke ❶ Flensburg Weiche – Lindholm.....	50.000 €
(lange Strecke, Verkehrssicherungspflicht für zahlreiche Bahnübergänge)	
Strecke ❷ Flensburg Weiche – Flensburg Alter Bf	5.000 €
(kurze Strecke, jedoch Kunstbauwerke [Brücke])	
Strecke ❸ St. Michaelisdonn – Anschluss Condea.....	0 €
(kein Kostenansatz, da Strecke für Schienengüterverkehr genutzt wird)	
Strecke ❹ Wilster – Brunsbüttel	0 €
(kein Kostenansatz, da Strecke für Schienengüterverkehr genutzt wird)	
Strecke ❺ Wrist – Kellinghusen (Mittelholstein).....	2.000 €
(kurze Strecke)	
Strecke ❻ Burg West – Burg (Fehm)	5.000 €
(kurze Strecke, Bahnübergänge; ggf. kurzfristige Reaktivierungsmaßnahme)	
Strecke ❼ Ratzeburg – Hollenbek.....	5.000 €
(gesonderter Vertrag mit Erlebnisbahn Ratzeburg, Summe gedeckelt)	
Strecke ❽ Kiel-Oppendorf – Schönberger Strand.....	0 €
(bisher kein gesonderter Vertrag, im Eigentum Dritter)	
SUMME	67.000 €

- **Änderungen** gegenüber bisherigem Vertrag:
Nach Prüfung der bisher gesicherten Strecken auf ihre Perspektiven hinsichtlich einer Reaktivierung im Personen- bzw. Güterverkehr wurden aufgrund negativer Einschätzung folgende Strecken nicht in den neuen Vertrag übernommen:
 - Itzehoe – Edendorf und Hohenlockstedt – Kellinghusen (Mittelholst) der Strecke Itzehoe – Wrist;
 - Neumünster – Ascheberg (Holst).



NETZE

DB Netz AG • Lindemannallee 3 • 30173 Hannover

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und
Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Abt. Verkehr und Straßenbau,
VII 433, Eisenbahninfrastruktur
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel



DB Netz AG
Regionalbereich Nord
I.NP-N
Leitungsassistent
Lindemannallee 3
30173 Hannover
www.db.de

☉ bis Bf Bismarckstraße
☐ Stadtbahn Linie 6 ab Kröpcke bis
Kerstingstraße

VII 433
30.10.08

Georg Wagner
Telefon 0511 286-49015
Telefax 0511 286-49025
georg.g.wagner@bahn.de
Zeichen I.NP-N WaG

24.10.2008

Übersendung des Infrastruktursicherungsvertrages

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie mit unserem Vertreter Herrn Käufer abgestimmt, erhalten Sie mit diesem Schreiben zwei unterzeichnete Exemplare des Infrastruktursicherungsvertrages mit der Bitte um Unterzeichnung und Rücksendung eines Exemplars.

Mit freundlichen Grüßen,


i.A. Georg Wagner

Rahmenvertrag

über die Bestandssicherung von Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG im Land Schleswig-Holstein - im Folgenden Infrastruktursicherungsvertrag (ISV) genannt -

Die DB Netz AG,
vertreten durch den Regionalbereich Nord
- im folgenden DB Netz genannt -

und

das Land Schleswig - Holstein,
vertreten durch das Ministerium für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
- im folgenden Land genannt -

schließen folgenden Vertrag:

Präambel

Vor dem Hintergrund eines nachhaltigen Ausbaus des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene als umweltverträglichem und den Klimaschutzzielen der Bundesregierung gerecht werdenden Verkehrsträger sowie zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der schleswig-holsteinischen Bevölkerung vereinbaren die Vertragspartner DB Netz und Land Schleswig-Holstein den Schutz zurzeit still liegender Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel, für diese langfristig die Option auf ihre Reaktivierung offen zu halten.

DB Netz bzw. ihre Rechtsvorgängerinnen haben in den vergangenen Jahren den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur verschiedener Strecken oder Streckenabschnitte im Land Schleswig - Holstein nach Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt (bis zum 31.12.1993 durch das Bundesministerium für Verkehr) aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit dauernd eingestellt, weil ihnen der Betrieb der betreffenden Eisenbahninfrastruktur nicht mehr zumutbar war. Unabhängig hiervon beabsichtigt DB Netz, in weiteren Fällen entsprechende Anträge gemäß § 11 AEG bei dem Eisenbahn-Bundesamt zu stellen.

Das Land hat im Landesweiten Nahverkehrsplan sein öffentliches Verkehrsinteresse dahingehend konkretisiert, die regionale Eisenbahninfrastruktur rechtlich oder substanzmäßig auch im Hinblick auf einen zurzeit nicht marktwirksamen Verkehrsbedarf zu erhalten, ohne dass hierdurch ggf. erforderliche unternehmerische Entscheidungen der DB Netz beeinträchtigt werden.

Im Rahmen ihrer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die die gegenseitigen Interessen weitmöglichst zu berücksichtigen versucht, und basierend auf den Erfahrungen mit dem zum 31. Dezember 2007 auslaufenden „Rahmenvertrag über die Bestandssicherung von Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG im Land Schleswig – Holstein, die zur Absicherung des Landesweiten Nahverkehrsplans erforderlich sind“, haben die Vertragsparteien die nachfolgenden Bestimmungen vereinbart.

§ 1 Vertragsgegenstand

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Bestandssicherung nachfolgend genannten Eisenbahninfrastruktur, soweit sie sich im Eigentum der DB Netz AG befindet:
 - 1.a DB-Strecke 1001 Flensburg Weiche – Lindholm, von km -0,036 bis km 35,700 einschließlich ihrer Anbindungsoptionen an die DB-Strecken 1040 (Neumünster – Flensburg) und 1210 (Elmshorn – Westerland [Sylt]) zur Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption für SPNV gem. gültigem LNVP sowie für den SGV
 - 1.b DB-Strecke 1002 Flensburg Weiche – Flensburg Alter Bf, von km 172,810 bis km 177,340 einschließlich ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke 1040 (Flensburg – Neumünster) zur Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption für SPNV gem. gültigem LNVP
 2. DB-Strecke 1103 von Burg (Fehm) – Burg-West von 7,950 bis km 8,750 und von 7,580 bis 7,430 , einschließlich ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke 1100 (Lübeck Hbf – Puttgarden) zur Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption für SPNV gem. gültigem LNVP
 3. DB-Strecke 1214 Wilster – Brunsbüttel von km 0,432 bis km 15,872 einschließlich ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke 1210 (Elmshorn – Westerland [Sylt]) zur Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption für SPNV gem. gültigem LNVP
 4. DB-Strecke 1215 St. Michaelisdonn – Anschluss Condea von km -0,416 bis km 12,279 einschließlich ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke 1210 (Elmshorn – Westerland [Sylt]) zur Sicherung der Gleisanbindung des Gewerbegebietes Brunsbüttel Nord (Sasol)
 5. DB-Strecke 1221 Wrist – Kellinghusen [Mittelholst]) von km 51,891 bis km 55,250 einschließlich ihrer Anbindungsoption an die DB-Strecke 1220 (Hamburg – Kiel) zur Aufrechterhaltung der Reaktivierungsoption für SPNV gem. gültigem LNVP.
- (2) DB Netz hat bis zum Inkrafttreten dieses Vertrages den Betrieb der unter §1 (1), 1.a, 1.b, 2. und 5. bezeichneten Eisenbahninfrastruktur nach Genehmigung durch das Eisenbahn - Bundesamt (bis zum 31.12.1993 das Bundesministerium für Verkehr) dauernd eingestellt, jedoch nicht entwidmet. Diese Strecken bleiben in ihrem rechtlichen Status als Eisenbahninfrastruktur unberührt. Die übrigen Strecken werden weiter für den Schienengüterverkehr vorgehalten und sind nicht von einem Stilllegungsverfahren betroffen.
- (3) Das Land wird im Dritten Landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP 2008 - 2012) sein öffentliches Verkehrsinteresse hinsichtlich der unter (1) genannten Strecken oder Streckenabschnitte dahingehend konkretisieren, dass die betreffenden Eisenbahninfrastrukturen im Hinblick auf die sich aus dem LNVP 2002 er-

gebenden Optionen bzw. darüber hinaus für den Schienengüterverkehr in ihrer Substanz als gewidmete Eisenbahnstrecken bis zum Ende der Laufzeit dieses Vertrages zu erhalten sind. Ergibt sich aufgrund vertiefender Untersuchungen vor Ablauf dieser Frist, dass die Option auf Reaktivierung für einzelne Strecken oder Streckenabschnitte entbehrlich ist, können die Vertragspartner im Einvernehmen die Herauslösung dieser Strecken oder Streckenabschnitte beschließen. Vorbehaltlich § 3 Nr. 1 bleiben Änderungen oder Ergänzungen der nachfolgend genannten Strecken oder Streckenabschnitte zulässig.

- (4) Die Vertragsparteien verpflichten sich nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Vertrages, alle Handlungen oder Erklärungen zu unterlassen, die geeignet sind, während der Laufzeit des Vertrages den Bestand der Eisenbahninfrastruktur der in §1 genannten Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen oder Einrichtungen zu gefährden.
- (5) Die Eisenbahninfrastruktur im Sinne dieses Vertrages umfasst diejenigen Flächen der Anlagen und Einrichtungen, die zum Betrieb der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur notwendig sind. Dies sind die als Eisenbahnfläche nach EBO oder BOStrab innerhalb der bezeichneten Kilometrierung gewidmeten Flächen der durchgehenden Haupt- sowie der Nebengleise, Betriebsstellen einschließlich der Bahnsteige sowie deren Zugänge.

§ 2

Stellung der Vertragsparteien

1. Die Vertragsparteien bleiben Trägerinnen ihrer gesetzlichen oder vertraglichen Rechte und Pflichten für die in §1 Abs.1 genannten Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen oder Einrichtungen (z.B. Pflichten der DB Netz gemäß des Verkehrssicherungsgesetzes oder aufgrund der Verkehrssicherungspflicht für die jeweiligen Eisenbahnbetriebsanlagen). Die DB Netz ist unbeschadet von § 1 Nr. 1 berechtigt, Stilllegungsverfahren gemäß § 11 AEG einzuleiten.
2. Die DB Netz versichert, aufgrund des Vergleichs vom 05.08.1996 über die Aufteilung des Grundvermögens der ehemaligen Bundeseisenbahnen zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen und der DB AG aufgrund von Art.1 § 23 Abs. 6 Eisenbahnneuordnungsgesetz sowie der zum 01.06.1999 wirksam gewordenen Ausgliederung aus der DB AG, Eigentümerin der Liegenschaften der in §1 Abs.1 genannten Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen und Einrichtungen zu sein, soweit diese Vertragsgegenstand sind.
3. Soweit die in §1 genannten Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen oder Einrichtungen bereits Gegenstand anderer Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien oder Dritten sind, werden die Vertragsparteien im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten für einheitliche und abgestimmte Entscheidungen Sorge tragen.
4. Haben die DB Netz bzw. bis zum 01.06.1999 die DB AG über die in §1 Abs. 1 genannten Strecken oder Streckenabschnitte zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Vertrages bereits rechtsgeschäftlich verfügt oder Erklärungen abgegeben, mit denen sie sich zur Vornahme solcher Verfügungen unmittelbar verpflichtet oder beabsichtigt sie dies zu tun, hat sie dies mit Angabe des Grundes und des Berech-

tigten in dieser Anlage vermerkt, soweit ihr entsprechende Angaben zur Verfügung stehen. Die Vertragsparteien werden in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe gemäß § 6 alsbald darüber entscheiden, ob die betreffende Strecke oder der betreffende Streckenabschnitt aus dem §1 Abs. 1 gestrichen werden soll bzw. welche Maßnahmen von den Vertragsparteien getroffen werden, um eine Bestandssicherung für die Zwecke dieses Vertrages zu erreichen.

5. Hinsichtlich der Strecken, über deren Sicherung bereits Verträge der DB Netz mit Dritten bestehen, kann auf Antrag des Dritten das Land in die Rechte und Pflichten des Vertrages des Dritten mit der DB Netz eintreten, wenn dessen Vertrag mit dem Vertragsinhalt des Rahmenvertrages übereinstimmt.
6. Reaktivierungsmaßnahmen für Strecken oder Streckenabschnitte, die aufgrund der sich aus dem Dritten Landesweiten Nahverkehrsplan ergebenden Optionen umgesetzt werden sollen, sind gesondert zwischen dem Land und der DB Netz zu vereinbaren. Für Anlagen und Einrichtungen, die nicht zur Eisenbahninfrastruktur im Sinne von § 1 Nr.5 zählen, die aber aus Sicht des Landes zur Umsetzung der sich aus dem Dritten Landesweiten Nahverkehrsplan ergebenden Optionen notwendig sind, wird die DB Netz dem Land oder einem von diesen benannten Dritten einen Erwerb gegen Einstieg in das jeweilige Höchstgebot ermöglichen. § 3 Nr.1 b) bleibt unberührt.

§ 3

Handlungen der DB Netz im Benehmen mit dem Land

1. Die DB Netz wird während der Laufzeit dieses Vertrages folgende Handlungen und Erklärungen nur abgeben bzw. vornehmen:

a) nach vorheriger, mindestens drei Monate zuvor vorzunehmender Unterrichtung des Landes

Antragsstellung gemäß § 11 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt zur Einstellung des Betriebes der Infrastruktur für Strecken/Streckenabschnitte gemäß § 1 Abs. 1.

b) nach vorheriger Abstimmung mit dem Land

- rechtsgeschäftliche Veräußerungen
 - der in § 1 Abs. 1 aufgeführten Eisenbahninfrastruktur im Sinne von § 1 Abs. 5 oder Teilen von dieser sowie
 - von Personenbahnsteigen (sofern vorhanden) zu anderen Zwecken als zu deren Weiterbetrieb,
- Rechtsgeschäfte, die die DB Netz zu einer Veräußerung im vorgenannten Sinne unmittelbar verpflichten,
- Handlungen oder Erklärungen, die die Vornahme der vorgenannten Rechtsgeschäfte ermöglichen,

- Vornahme von Handlungen für die bauliche Veränderung an den in den § 1 Abs. 1 genannten Eisenbahninfrastrukturen, die geeignet sind, die durchgehende Befahrbarkeit bzw. ihre grundsätzliche Nutzung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im SPNV, unmöglich zu machen.

Bei der Veräußerung von nicht betriebsnotwendigen Anlagen und Grundstücken berücksichtigt die DB Netz die gegebenenfalls notwendige grundbuchrechtliche oder öffentlich-rechtliche Sicherung der Zuwegungen zu vorhandenen Personenbahnsteigen.

2. Die DB Netz ist zum Schadenersatz verpflichtet, wenn durch die Verletzung der in Nr.1 b) genannten Abstimmungspflicht die vom Land beabsichtigte und gemäß den Bestimmungen dieses Vertrages vereinbarte Wiederinbetriebnahme der Eisenbahninfrastruktur einer Strecke oder eines Streckenabschnitts verzögert oder unmöglich gemacht werden sollte.
4. Die Vertragsparteien unterlassen ferner sämtliche medienwirksame Erklärungen, die geeignet sind, die jeweils andere Vertragspartei in ihrer Haltung bezüglich der in Nr. 1 genannten Punkte zu präjudizieren.

§ 4

Vorbehaltene Erklärungen und Handlungen

Alle übrigen, in § 3 nicht gesondert genannten Erklärungen und Handlungen gelten als uneingeschränkt zulässig. Dies gilt insbesondere für die Fortführung und den Abschluss von Verhandlungen zur Abgabe von Strecken an einen anderen Betreiber bzw. die Veräußerung der betriebsnotwendigen Liegenschaften zum Weiterbetrieb. Die DB Netz wird das Land über den jeweiligen Verhandlungsstand bzw. die Veräußerung schriftlich informieren.

§ 5

Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur

1. Die DB Netz ist berechtigt, für die in § 1 genannten Strecken bzw. Streckenabschnitte ab dem Zeitpunkt der Genehmigung der Einstellung des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur durch das Eisenbahn-Bundesamt bzw. in den Fällen, in denen eine entsprechende Genehmigung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Vertrages bereits vorliegt, die Vorhaltung der Eisenbahninfrastruktur auf nachfolgend genannte Maßnahmen zu beschränken, die zur Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht für die betriebsnotwendigen Liegenschaften und die sich hierauf befindliche Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind, soweit im Einzelfall zwischen den Vertragsparteien nichts anderes vereinbart wird:

(a) Maßnahmen der Verkehrssicherungspflicht umfassen ausschließlich Vorkehrungen, die nach den Sicherheitserwartungen im Rahmen des wirtschaftlichen Zumutbaren geeignet sind, Gefahren von Dritten abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßer oder nicht ganz fernliegender bestimmungswidriger Benutzung

drohen. Substanzerhaltende Maßnahmen an Anlagen und Einrichtungen erfolgen nur zu diesem Zweck bzw. in diesem Umfang.

(b) Zur Vermeidung von Gefährdungen und Unfallgefahren sind Maßnahmen auszuführen

- an öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen, an Bahnübergängen (einschl. Aufwuchsbekämpfung), an Brücken, Durchlässen, Entwässerungseinrichtungen, Gebäuden, Stützbauwerken, am Ober- und Unterbau, an Signalen; elektrischen Energieanlagen, sowie an Fernmelde-Freileitungen,
- zur Beseitigung von Frost und Schnee;
- zur Beseitigung widerrechtlicher Müllablagerungen.

2. Die DB Netz wird auf Wunsch des Landes die in Nr. 1 a und b genannten Maßnahmen auf ihr zu diesem Zweck vom Land genannte geeignete Dritte (z.B. kommunale Gebietskörperschaften) übertragen. Art und Umfang der Übertragung sind in diesem Fall gesondert zu vereinbaren; in jedem Fall sind hierbei die für die Durchführung der Maßnahmen notwendigen Standards und/oder Richtlinien maßgeblich. Das Land stellt die DB Netz und ihre Mitarbeiter bei einer Inanspruchnahme durch Dritte für Schäden, die durch eine mangelhafte, nicht fristgerechte oder unterlassene Durchführung verursacht worden sind, frei. Die Verpflichtung nach Satz 3 gilt jedoch nicht, wenn der Schaden durch ein vorsätzliches oder grobfahrlässiges Verhalten der DB Netz oder ihrer Mitarbeiter verursacht worden ist. Die Vertragspartner gehen davon aus, daß eine Übertragung von Maßnahmen nach Nr. 1 a und b auf Dritte bis auf Weiteres ohne vorherige völlige oder teilweise Ausschreibung dieser Leistungen zulässig ist. Sollten rechtliche Gründe dem entgegenstehen, werden die Vertragsparteien für diesen Fall die Einzelheiten der Durchführung eines etwa erforderlichen Vergabeverfahrens regeln.
3. Das Land erstattet streckenbezogen der DB Netz die dieser durch Maßnahmen nach Nr. 1 a und b hinsichtlich der Strecken, Streckenabschnitte, Anlagen oder Einrichtungen tatsächlich angefallenen Kosten, die zum 31.12. jeden Jahres durch die DB Netz zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe in Rechnung gestellt werden. Die Rechnung muss die tatsächlich durchgeführten Maßnahmen und deren Kosten in nachvollziehbarer Weise je Strecke erkennen lassen. Der Rechnungsbetrag ist auf Kosten des Landes auf ein von der DB Netz zu bestimmendes Konto zu überweisen.
4. Abrechnungsfähig sind Kosten für Prüfgänge, Planungsleistungen, Tk - Kosten, Personalkosten (Löhne, Vergütung, Reisekosten), Materialkosten einschl. Fracht, Miete (für Werkzeuge, Maschinen, Meß- und Prüfgeräte, Bahn- und Straßenfahrzeuge sowie Prüfkosten Dritter (z.B. EBA).
5. Die Kostenerstattungspflicht durch das Land entfällt ab dem Zeitpunkt, ab dem aufgrund einer vertraglichen Regelung zwischen einem Dritten und der DB Netz eine Strecke in die Verantwortung des Dritten übergeht oder wenn aufgrund einer vertraglichen Regelung zwischen einem Dritten und dem Land der Dritte die Kosten der für die Vorhaltung der Strecke gemäß Nr. 1 a und b erforderlichen Maßnahmen übernimmt. Satz 1 gilt entsprechend für den Fall, daß eine Kostenerstattungspflicht eines Dritten nach Inkrafttreten dieses Vertrages ganz oder teilweise entfällt oder eine völlige oder teilweise Übertragung von Maßnahmen im

Sinne von Nr.2 erfolgt. Abrechnungsfähig sind Kosten für Prüfgänge, Planungsleistungen, Tk - Kosten, Personalkosten (Löhne, Vergütung, Reisekosten), Materialkosten einschl. Fracht

6. Die Prognose für die Kosten der Maßnahmen gemäß Nr. 1 a und b ist von den Vertragspartnern auf der Grundlage des Kostenstandes Mai 2007 nach bestem Wissen und Gewissen für die Jahre 2008 bis 2013 ermittelt worden und wird nachfolgend aufgeführt:

6.1. Strecke 1001 Flensburg Weiche – Lindholm	50.000 €
6.2. Strecke 1002 Flensburg Weiche – Flensburg Alter Bf	5.000 €
6.3 Strecke 1103 Burg West – Burg (Fehm)	5.000 €
6.4 Strecke 1214 Wilster – Brunsbüttel	--
6.5 Strecke 1215 St. Michaelisdonn – Anschluss Condea	--
6.6 Strecke 1221 Wrist – Kellinghusen (Mittelholstein)	2.000 €

7. Werden aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse Kosten für einzelne Maßnahmen der Verkehrssicherungspflicht trotz ordnungsgemäßer Durchführung in der Vergangenheit erforderlich, die in der Ausgabenprognose nach 6. nicht berücksichtigt werden konnten, ist die Kostentragung für die Maßnahme zwischen den Vertragspartnern abzustimmen.

8. Die Vertragsparteien sind sich darin einig, dass die Erstattung der Kosten für Maßnahmen gemäß Nr.3 keine Vorleistungen im Sinne des § 11 Abs. 1 Satz 3 AEG darstellen sollen.

§ 6

Gemeinsame Arbeitsgruppe

Die Vertragsparteien bilden für alle mit der Vertragsdurchführung zu klärenden Fragen eine gemeinsame Arbeitsgruppe, die sich mindestens zweijährlich treffen soll.

Sachkundige können im gegenseitigen Einvernehmen bei Bedarf zu den Sitzungen hinzugezogen werden.

§ 7

Inkrafttreten, Laufzeit

1. Der Vertrag tritt zum 1. Januar 2008 in Kraft und hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2013.
2. Er verlängert sich einmalig um weitere fünf Jahre, wenn er nicht zuvor mit einer Frist von sechs Monaten gekündigt wird.
3. Nach Ablauf der regulären Laufzeit des Vertrages ist ein neuer Vertrag auf Basis des vorliegenden zu schließen, sofern sich herausstellt, dass für bestimmte Strecken oder Streckenabschnitte nach § 1 (1) eine Reaktivierung erfolgen wird, diese jedoch nicht innerhalb der Vertragslaufzeit umgesetzt werden kann.

§ 8
Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Kiel.

§ 9
Schlussbestimmungen

1. Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine der Vertragsparteien unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen des Vertrages nicht berührt. Das gleiche gilt bei einer Regelungslücke. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder lückenhaften Regelung ist der Vertrag so zu ergänzen oder auszulegen, daß die von den Vertragsparteien angestrebten Ziele möglichst erreicht werden.
2. Änderungen und Ergänzungen zu diesem Vertrag bedürfen der Schriftform.
3. Der Vertrag wird zweifach ausgefertigt.

Hannover, 22.10.08

DB Netz AG

ppa. *B. Klein*

ppa. *Reuber*

Kiel,

Land Schleswig - Holstein
Ministerium für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr

(Unterschriften)